

ด่วนที่สุด

ที่ สกพอ 1002/ 1230



สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
ชั้น 3 อาคาร กสท. โทรคมนาคม
72 ซ.วิวัฒน์วณิช ถ.แจ้งวัฒนะ
บางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

27 พฤษภาคม 2562

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562

เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. หนังสือนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
 2. รายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562
 3. ผลการคัดเลือกเอกชน การเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
 4. รายละเอียดข้อมูลที่ต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามมาตรา 27

ด้วย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ในฐานะหน่วยงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินมาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 มาตรา 4 (1) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อเป็นการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 และ (11) เรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม ทั้งนี้นายกรัฐมนตรีกำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ สกพอ. ได้เห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรีแล้ว (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 อนุมัติและเห็นชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และ การกำหนด “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติมตามที่ สกพอ. เสนอ และให้ สกพอ. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม สำนักงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน 4 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ (1) แนวทางการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน (2) การคำนึงถึงผลกระทบต่อโครงการลงทุนอื่นที่อยู่ภายในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการฯ (3) การกำหนดให้พื้นที่โครงการฯ บางส่วนเป็นพื้นที่ “ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม และ (4) การกำกับดูแลและติดตามภาระผูกพันงบประมาณของภาครัฐจากการร่วมลงทุน ไปพิจารณาดำเนินการใน

ส่วนที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้อง เหมาะสม เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และ หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไป

1.2 มติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ในการประชุม ครั้งที่ 2/2561 วันที่ 10 สิงหาคม 2561 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เห็นชอบให้ รฟท. ภายใต้การกำกับ ของกระทรวงคมนาคม และ สกพอ. ร่วมกันเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสาม สนามบิน และโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินส่วนต่อขยาย และเห็นชอบให้ สกพอ. ร่วมกับ รฟท. ศึกษารูปแบบการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อกำกับดูแล โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินส่วนต่อขยายให้เป็นไปตามแผนและมีประสิทธิภาพ โดยต้อง พิจารณาอำนาจหน้าที่ไม่ให้ซ้ำซ้อนกับกรมรางที่จะมีการจัดตั้งขึ้นในอนาคต

1.3 มติ กพอ. ในการประชุมครั้งที่ 3/2562 วันที่ 23 เมษายน 2562 โดยมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน มีมติเห็นชอบในหลักการโครงสร้างหน่วยงานร่วมระหว่าง สกพอ. และ รฟท. (หน่วยงานฯ) เพื่อ ติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ และสนับสนุนคณะกรรมการกำกับดูแล ตาม ข้อ 20 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 (ประกาศ PPP EEC Track) ที่กำหนดให้มีคณะกรรมการกำกับดูแล ซึ่งมีอำนาจติดตามกำกับดูแล และพิจารณา เสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นต่อโครงการฯ เพื่อให้โครงการฯ บรรลุวัตถุประสงค์ในการเป็น โครงสร้างพื้นฐานหลักในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

1.4 มติ กพอ. ในการประชุมครั้งที่ 4/2562 วันที่ 13 พฤษภาคม 2562 โดยมี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่าน การตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้วของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน พร้อมทั้ง เห็นชอบการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

2. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 มาตรา 4 (1) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี และ (11) เรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณ รายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม

3. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของโครงการฯ (รฟท.) สามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับ เอกชนที่ได้รับคัดเลือกในการดำเนินโครงการฯ ได้โดยเร็วตามกำหนดการที่เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล

4. สาระสำคัญ

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2562 เวลา 9.30 - 11.00 น. ณ ตึกภักดีบดินทร์ ทำเนียบรัฐบาล โดยมี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีมติที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ดังนี้

4.1 ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุน

4.1.1 การดำเนินงาน

1) คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้มีคำสั่งที่ 9/2560 สั่ง ณ วันที่ 28 ธันวาคม 2560 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (คณะกรรมการคัดเลือกฯ) ตามข้อ 12 และข้อ 13 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ

2) ภายหลังคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้พิจารณาเห็นชอบเอกสารการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และร่างสัญญาร่วมลงทุน (เอกสารการคัดเลือกฯ) ในคราวประชุมครั้งที่ 26/2561 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2561 ซึ่งมีเนื้อหาครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ รฟท. และ สกพอ. ได้ประกาศเชิญชวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน และขายเอกสารการคัดเลือกฯ โดยมีผู้ซื้อเอกสารการคัดเลือกฯ ทั้งสิ้น 31 ราย จาก 7 ประเทศ

3) ต่อมา รฟท. ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ รพ. 1/902/2561 ลงวันที่ 30 พฤษภาคม 2561 และหนังสือที่ รพ. 1/941/2561 ลงวันที่ 4 มิถุนายน 2561 เพื่อให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุน โดยสำนักงานอัยการสูงสุดได้มีหนังสือที่ อส 0005/9742 ลงวันที่ 4 กันยายน 2561 นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาเบื้องต้น เพื่อประโยชน์แก่ รฟท. ในขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน

4) คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้เปิดรับให้เอกชนยื่นข้อเสนอโครงการฯ ในวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 โดยมีผู้ยื่นข้อเสนอ 2 กลุ่ม ดังนี้

(1) กลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (กลุ่ม BSR) ประกอบด้วย บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

(2) กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่ม CPH) ประกอบด้วย บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท China Railway Construction Corporation Limited บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

4.1.2 ผลการประเมินข้อเสนอ

1) คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ทำการประเมินข้อเสนอแล้วเสร็จ โดยมีผลการประเมิน ดังนี้

การประเมินข้อเสนอ	คณะกรรมการคัดเลือกฯ มีมติเมื่อ	ผลการประเมิน	
		(1) กลุ่ม BSR	(2) กลุ่ม CPH
ข้อเสนอของที่ 1 ด้านคุณสมบัติทั่วไป	ประชุมครั้งที่ 39/2561 เมื่อวันที่ 16 พ.ย. 2561	ผ่านการประเมิน	ผ่านการประเมิน
ข้อเสนอของที่ 2 ด้านเทคนิค	ประชุมครั้งที่ 41/2561 เมื่อวันที่ 6 ธ.ค. 2561	ผ่านการประเมิน	ผ่านการประเมิน

การประเมินข้อเสนอ	คณะกรรมการคัดเลือก มีมติเมื่อ	ผลการประเมิน	
		(1) กลุ่ม BSR	(2) กลุ่ม CPH
ข้อเสนอของที่ 3 ด้านการลงทุนและ ผลตอบแทน	ประชุมครั้งที่ 44/2561 เมื่อวันที่ 21 ธ.ค. 2561	เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่มี มูลค่าเงินที่รัฐร่วม ลงทุนในโครงการฯ ต่ำเป็นอันดับที่ 2	ผ่านการประเมิน เพราะเป็นผู้ยื่นข้อเสนอ ที่มีมูลค่าเงินที่รัฐร่วม ลงทุนในโครงการฯ ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่ 1
ข้อเสนอของที่ 4 ด้านอื่น ๆ ในการ เพิ่มประสิทธิภาพ ของโครงการ	ประชุมครั้งที่ 3/2562 เมื่อ วันที่ 18 ม.ค. 2562	ไม่พิจารณา	พิจารณาแล้วเสร็จ

2) ผลการประเมินสรุปว่า

(1) กลุ่ม BSR ผ่านการประเมินคุณสมบัติทั่วไปและข้อเสนอด้านเทคนิค และยื่นข้อเสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ เป็นจำนวน 238,330 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) มีค่าเท่ากับ 186,693.48 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375¹ ตามที่สำนักงานประมาณ ให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

(2) กลุ่ม CPH ผ่านการประเมินคุณสมบัติทั่วไปและข้อเสนอด้านเทคนิค และยื่นข้อเสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ เป็นจำนวน 149,650 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) มีค่าเท่ากับ 117,226.87 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ตามที่สำนักงานประมาณ ให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

(3) ดังนั้นกลุ่ม CPH จึงเป็น “ผู้ยื่นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนที่ผ่านการพิจารณา” โดยมีรายละเอียดมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ซึ่งคำนวณจากจำนวนเงินที่ขอรับการสนับสนุนจากรัฐ และจำนวนเงินที่รัฐได้รับจากเอกชน ดังนี้

ตารางมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ของกลุ่ม CPH

(หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่เริ่มการให้บริการ โครงการเกี่ยวกับรถไฟ	จำนวนเงินที่ขอรับการ สนับสนุนจากรัฐ	จำนวนเงินที่รัฐ ได้รับจากเอกชน	มูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุน ในโครงการฯ
1	14,995	30	14,965
2	14,995	30	14,965
3	14,995	30	14,965
4	14,995	30	14,965
5	14,995	30	14,965
6	14,995	30	14,965
7	14,995	30	14,965
8	14,995	30	14,965
9	14,995	30	14,965

¹ อัตราคิดลด เท่ากับ FDR+1 (หรืออัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำวงร้อยละหนึ่ง เท่ากับร้อยละ 2.375 เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561) ตามที่สำนักงานประมาณ ให้ความเห็นประกอบมติครม. 27 มีนาคม 2561 (ข้อ 1.2)

ปีที่เริ่มการให้บริการ โครงการเกี่ยวกับรถไฟ	จำนวนเงินที่ขอรับการ สนับสนุนจากรัฐ	จำนวนเงินที่รัฐ ได้รับจากเอกชน	มูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุน ในโครงการฯ
10	14,995	30	14,965

(4) กลุ่ม CPH เสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ในช่วง 10 ปี หลังจากเริ่มการให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟเท่ากันทุกปี จำนวน 14,965 ล้านบาทต่อปี รวมเป็นเงิน 149,650 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 117,226.87 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ตามที่สำนักงานประมาณให้ความเห็นประกอบการศึกษาของคณะรัฐมนตรี ซึ่งไม่เกินกรอบวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนซึ่งคณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 จำนวน 152,457.06 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 119,425.75 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375

(5) คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้พิจารณาข้อเสนออื่น ๆ ในการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการฯ ของกลุ่ม CPH แล้วเสร็จ และมีมติรับข้อเสนอบางประการที่พิจารณาแล้วเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการฯ เช่น (1) ข้อเสนอการเชิญชวนบริษัทผู้ผลิตขบวนรถไฟชั้นนำให้มาลงทุนก่อสร้างโรงงานประกอบขบวนรถไฟ และโรงงานผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์และอะไหล่สำหรับรถไฟความเร็วสูงในพื้นที่ EEC (2) ข้อเสนอการให้ รฟท. ใช้พื้นที่อาคารที่เอกชนจะก่อสร้างบริเวณมักกะสันเพื่อจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์และการคมนาคมสมัยใหม่ เป็นต้น

4.1.3 ผลการเจรจาต่อรองกับผู้ยื่นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนที่ผ่านการพิจารณา

1) คณะกรรมการคัดเลือกฯ ดำเนินการเจรจากับกลุ่ม CPH โดยประชุมเจรจารวมทั้งสิ้น 15 ครั้ง เป็นการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ ชุดใหญ่จำนวน 12 ครั้ง และการประชุมคณะทำงานย่อยจำนวน 3 ครั้ง มีรายงานสรุปประเด็นเจรจาที่สำคัญ เช่น การกำหนดให้ชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ตั้งแต่ช่วงปีที่ 1 ถึงปีที่ 6 ของโครงการฯ การกำหนดให้ชำระค่าสิทธิโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ตั้งแต่ปีที่ 2 ถึงปีที่ 11 ของโครงการฯ พร้อมชำระอัตราดอกเบี้ยสำหรับการชำระล่าช้ากว่าที่กำหนดเดิมให้แก่ รฟท. ซึ่งอาจเป็นประโยชน์ต่อความสำเร็จของโครงการฯ แต่แตกต่างจากหลักการโครงการฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีและเนื้อหาสาระสำคัญในเอกสารการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ จึงทำให้คณะกรรมการคัดเลือกฯ ไม่รับพิจารณาในประเด็นดังกล่าว

2) คณะกรรมการคัดเลือกฯ ประชุมพิจารณาข้อเสนอการเจรจาของกลุ่ม CPH จนได้ข้อยุติไม่ขัดต่อหลักการของโครงการฯ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติและเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 และเอกสารการคัดเลือกฯ

4.1.4 ผลการพิจารณาของคณะกรรมการคัดเลือกฯ คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ และในคราวประชุมครั้งที่ 14/2562 เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2562 ได้พิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และมีมติดังนี้

1) กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตรเป็นผู้ได้รับคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการฯ เพราะเป็นผู้ยื่นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนที่ผ่านการพิจารณาและบรรลุข้อตกลงในการเจรจา

2) รับรองประเด็นที่เจรจากับกลุ่ม CPH

3) รับรองร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ ที่ผ่านการเจรจากับกลุ่ม CPH

4) เห็นชอบให้ดำเนินการตามข้อ 16 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ ให้ รฟท. ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ ที่ผ่านการเจรจากับกลุ่ม CPH ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา

4.1.5 ความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานอัยการสูงสุดแจ้งผลการพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ ต่อ รฟท. และมีข้อสังเกตสรุปได้ ดังนี้

1) รฟท. ควรพิจารณาตรวจสอบแผนการส่งมอบพื้นที่ตามที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาและข้อสัญญาและเอกสารแนบท้ายสัญญาในส่วนที่เป็นภาระหน้าที่ของ รฟท. เพื่อเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวภายในระยะเวลาที่กำหนดและป้องกันไม่ให้ รฟท. ต้องตกเป็นผู้ผิดสัญญาและถูกเรียกร้องค่าเสียหายหรือถูกบอกเลิกสัญญา จากการไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้

2) ในการตรวจร่างสัญญาร่วมลงทุนนี้ สำนักงานอัยการสูงสุด พิจารณาเฉพาะประเด็นข้อกฎหมายเท่านั้น ส่วนประเด็นทางเทคนิค รวมทั้งการกำหนดจำนวนเงินและตัวเลขต่างๆ ในข้อสัญญาและเอกสารแนบท้าย ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านการเงินและทางธุรกิจ รฟท. จะต้องตรวจสอบความถูกต้องเหมาะสมและพิจารณามิให้ขัดหรือแย้งกับมติ กพอ. และมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติโครงการหรือเกี่ยวข้องกับโครงการ รวมถึงเอกสารการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ

4.1.6 การประชุมร่วมกันของคณะกรรมการคัดเลือกฯ และกลุ่ม CPH ภายหลังจากที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2562 วันที่ 9 พฤษภาคม 2562 เพื่อพิจารณาข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดที่มีต่อร่างสัญญาร่วมลงทุน เพื่อให้การดำเนินการต่างๆ ก่อนลงนามในร่างสัญญาร่วมลงทุน เป็นไปอย่างรอบคอบและครบถ้วนสรุปว่า

กลุ่ม CPH ตกลงยอมรับร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดและเจรจาเพิ่มเติมแล้ว รฟท. จึงมีหนังสือนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชน การเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน มาয়ง สกพอ. เพื่อเสนอต่อ กพอ. โดยร่างสัญญาร่วมลงทุนดังกล่าวประกอบไปด้วยหลักการของโครงการฯ และหัวข้อที่เป็นสาระสำคัญดังต่อไปนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

- 1) การดำเนินโครงการฯ
- 2) ระยะเวลาของโครงการฯ
- 3) สิทธิและหน้าที่ของเอกชนคู่สัญญา
- 4) สิทธิและหน้าที่ของ รฟท.
- 5) การให้สิทธิช่วงในส่วนของการให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ
- 6) การลงทุนของหน่วยงานเจ้าของโครงการและเอกชนคู่สัญญา รวมทั้งแหล่งเงินทุนของเอกชนคู่สัญญา
- 7) เงื่อนไขและการเริ่มต้นการดำเนินโครงการฯ
- 8) กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการฯ
- 9) ผลประโยชน์ตอบแทนของ รฟท.

- 10) การตรวจสอบความถูกต้องของการชำระผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ รฟท.
- 11) มาตรการสนับสนุนโครงการฯ
- 12) การให้สิทธิที่จะปฏิเสธก่อนในการพัฒนาและดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยายจากสนามบินอุตะเภมาถึงจังหวัดระยอง
- 13) หลักประกันสัญญา
- 14) หนังสือรับประกัน
- 15) โครงสร้างผู้ถือหุ้น
- 16) การให้ความยินยอมในการก่อภาระผูกพัน
- 17) การระดมทุนในตลาดทุน รวมถึงการระดมทุนผ่านการจัดตั้งกองทุนรวม โครงสร้างพื้นฐานหรือทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด
- 18) การจัดทำแนวเส้นทางรถไฟย่อยออกมาจากแนวทางเส้นทางหลัก (Spur Line)
- 19) การคิดผลประโยชน์ตอบแทนของ รฟท. ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ
- 20) วิธีการชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ
- 21) ข้อตกลงกระทำการของ รฟท.
- 22) เหตุผิดสัญญาในสาระสำคัญ
- 23) เหตุสุดวิสัย
- 24) การใช้อำนาจเพื่อประโยชน์สาธารณะ (SRT's step-in rights)
- 25) การสิ้นสุดของสัญญาร่วมลงทุน และผลของการเลิกสัญญาร่วมลงทุน
- 26) การรื้อถอน การเปลี่ยนการรื้อถอน และการยกเลิกสัญญาจ้าง
- 27) การเข้าทำ การใช้สิทธิเยียวยาโครงการฯ และการสิ้นสุดสัญญาที่เข้าทำโดยตรงกับผู้สนับสนุนทางการเงิน
- 28) การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

4.2 การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุน เพื่อทำหน้าที่สนับสนุนคณะกรรมการกำกับดูแล ตามข้อ 20 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ ซึ่งหน่วยงานฯ ดังกล่าว ต้องเริ่มทำงานทันทีที่สัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ มีผล คาดว่าประมาณเดือนกรกฎาคม 2562

4.2.1 หน่วยงานฯ มีหน้าที่ความรับผิดชอบใน 5 ฝ่าย คือ

1) ฝ่ายก่อสร้างและเดินรถ (Construction and Operation) มีหน้าที่กำกับดูแลการก่อสร้าง การติดตั้งระบบ การทดสอบ และตรวจสอบระบบของโครงการฯ และการดำเนินงานโครงการเกี่ยวกับรถไฟของเอกชน ระดับการให้บริการ และความปลอดภัย ประสานงานการเชื่อมต่อของโครงการฯ กับโครงการสนามบินนานาชาติอุตะเภา และดูแลความสอดคล้องของโครงการฯ กับโครงข่ายคมนาคมอื่นที่เกี่ยวข้อง

2) ฝ่ายกำกับดูแลการส่งมอบโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL) มีหน้าที่กำกับดูแล และบริหารจัดการการส่งมอบ และโอนสิทธิการดำเนินการโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้แก่เอกชน

3) ฝ่ายกำกับดูแลการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และพื้นที่เชิงพาณิชย์ (TOD) มีหน้าที่กำกับดูแลการก่อสร้างและการดำเนินงาน TOD ของเอกชน ให้เป็นไปตามสัญญาร่วมลงทุน เช่นการจ่ายค่าเช่าที่ดินเพื่อพัฒนา TOD การก่อสร้างทางเข้าออกพื้นที่ TOD การประสานงานหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับงาน TOD เป็นต้น

4) ฝ่ายกำกับดูแลสัญญา (Contract Management) มีหน้าที่กำกับดูแลให้เอกชนปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุนและสัญญาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงหน้าที่ของ รฟท. ตามสัญญา เช่น การกำหนดค่าโดยสาร การจ่ายเงินร่วมลงทุน การแบ่งรายได้ของเอกชนต่อโครงการฯ เป็นต้น

5) ฝ่ายบริหารจัดการโครงการ (Project Management) มีหน้าที่บริหารจัดการโครงการในภาพรวม ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่นการส่งมอบพื้นที่โครงการฯ ให้แก่เอกชน การดูแลผลกระทบของโครงการฯ ต่อประชาชน การติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม การคัดเลือกและจัดจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ และการบริหารจัดการภายในหน่วยงานฯ เป็นต้น

โดยมีผู้อำนวยการโครงการซึ่งเป็นผู้แทน สกพอ. (กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการบริหารสัญญา) ทำหน้าที่บริหารและกำกับการทำงานของทั้ง 5 ฝ่าย ทั้งนี้ หน้าที่ของฝ่ายต่างๆ อาจเพิ่มเติม ลดลง หรือเปลี่ยนแปลงตามหน้าที่ที่อาจเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ นอกจากนี้ หน่วยงานฯ จำเป็นต้องมีที่ปรึกษาประจำที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแลและบริหารสัญญาอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง ที่ปรึกษาดูตรวจสอบโครงการฯ ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย และที่ปรึกษาด้านการเงิน โดยให้ สกพอ. และ/หรือ รฟท. ร่วมดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาดังกล่าวเพื่อ สนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่และอำนาจของหน่วยงานฯ

4.2.2 สกพอ. และ รฟท. พิจารณาร่วมกัน เห็นควรเสนอให้หน่วยงานฯ มีองค์ประกอบ ดังนี้

1) คณะกรรมการบริหารสัญญา จำนวน 5 คน ประกอบด้วย

- (1) ผู้แทน สกพอ. (ตามเลขาธิการ สกพอ. แต่งตั้ง) เป็นประธานกรรมการ
- (2) ผู้แทน รฟท. (ระดับไม่ต่ำกว่ารองผู้ว่าการ) เป็นรองประธานกรรมการ
- (3) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการ
- (4) ผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งโดย สกพอ. เป็นกรรมการ
- (5) ผู้แทน สกพอ. (ตามเลขาธิการฯ แต่งตั้ง) เป็นกรรมการและเลขานุการ

มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- (1) กำหนดนโยบายของหน่วยงานฯ ในการติดตามและกำกับสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ
- (2) กำหนดแผนการประสานงานกับ รฟท. ในส่วนหน้าที่ของ รฟท. ตามสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ
- (3) กำหนดแผนงานในการกำกับดูแลและตรวจสอบเอกชนคู่สัญญา

- (4) กำหนดให้ รฟท. เปิดเผยข้อมูลของโครงการฯ และข้อมูลของเอกชน คู่สัญญาให้แก่คณะกรรมการบริหารสัญญา
- (5) จัดจ้างและกำกับดูแลที่ปรึกษาโครงการฯ
- (6) พิจารณาให้ความเห็นการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนแก่คณะกรรมการกำกับดูแล
- (7) รายงานความคืบหน้าหรือปัญหา ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในโครงการฯ ต่อคณะกรรมการกำกับดูแลและ สกพอ.
- (8) ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในโครงการฯ แก่ รฟท. และ สกพอ.
- (9) ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อให้การดำเนินโครงการฯ สำเร็จเป็นไปตามกรอบนโยบายของ กพอ. และสัญญาร่วมลงทุน

2) เจ้าหน้าที่ จำนวน 30 คน ประกอบด้วยบุคลากรจาก รฟท. และบุคลากรจาก สกพอ. โดยเป็นอัตราประจำ 15 คนและอัตราว่าจ้างชั่วคราว 15 คน

(1) อัตราประจำ จำนวน 15 อัตรา

- รฟท. จำนวน 10 อัตรา ประกอบด้วย ระดับหัวหน้าฝ่าย 5 อัตรา และระดับผู้ช่วยหัวหน้าฝ่าย 5 อัตรา
- สกพอ. จำนวน 5 อัตรา ประกอบด้วย ระดับผู้อำนวยการ 1 อัตรา และระดับรองหรือผู้ช่วยผู้อำนวยการ จำนวน 4 อัตรา

(2) อัตราว่าจ้างชั่วคราว จำนวน 15 อัตรา

- เจ้าหน้าที่ระดับผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางอาวุโส จำนวน 5 คน
- เจ้าหน้าที่ระดับผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง จำนวน 5 คน และ
- เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ จำนวน 5 คน

กรอบวงเงินค่าใช้จ่ายสำหรับบุคลากรประมาณ 44 ล้านบาทต่อปี ทั้งนี้ให้ รฟท. และ สกพอ. จัดสรรบุคลากรมาประจำหน่วยงานฯ เพื่อให้การดำเนินงานของหน่วยงานฯ สอดคล้องกับสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ และให้ รฟท. และ สกพอ. ขอจัดสรรอัตรากำลังใหม่เพื่อทดแทนบุคลากรดังกล่าว เนื่องจากเป็นหน่วยงานใหม่ตามนโยบายของรัฐบาลที่จะมีผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศที่ต้องการเจ้าหน้าที่รับผิดชอบประจำ

3) ค่าจ้างที่ปรึกษาประจำที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแลและบริหารสัญญา ในการดำเนินงานของหน่วยงานฯ จำเป็นต้องมีที่ปรึกษาประจำที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแลและบริหารสัญญาอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ที่ปรึกษาด้านเทคนิค ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย และที่ปรึกษาด้านการเงิน เพื่อสนับสนุนงานของหน่วยงานฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการฯ โดย สกพอ. ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่และอำนาจของหน่วยงานฯ แบ่งเป็น

(1) ช่วงการก่อสร้างระหว่างการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ กรอบวงเงินงบประมาณ 100 ล้านบาทต่อปี

(2) ช่วงการก่อสร้างหลังจากการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ แล้วเสร็จ กรอบวงเงินงบประมาณ 60 ล้านบาทต่อปี

(3) ช่วงการดำเนินงานรถไฟ กรอบวงเงินงบประมาณ 30 ล้านบาทต่อปี

(4) ในส่วนของที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง และที่ปรึกษาตรวจสอบโครงการฯ ตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินกำหนดให้ สกพอ. และ/หรือ รฟท. เป็นผู้คัดเลือกและว่าจ้าง โดยเอกชนคู่สัญญาเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

4) ค่าเช่าและค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าสาธารณูปโภคและอื่นๆ ที่จำเป็นเกี่ยวกับการดำเนินงานของหน่วยงานฯ กรอบวงเงินประมาณ 6 ล้านบาทต่อปี

5) รวมค่าใช้จ่ายหน่วยงานฯ ระยะเวลา 50 ปี ดังนี้

(1) ในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ ระหว่างการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ปีที่ 1 ถึงปีที่ 2) กรอบวงเงินประมาณ 150 ล้านบาทต่อปี

(2) ในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ หลังการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ปีที่ 3 ถึงปีที่ 5) แล้วเสร็จ กรอบวงเงินประมาณ 110 ล้านบาทต่อปี

(3) ในช่วงการดำเนินโครงการฯ (ปีที่ 6 ถึงปีที่ 50) กรอบวงเงินประมาณ 80 ล้านบาทต่อปี

5. ความเห็นและมติที่ประชุม กพอ. ครั้งที่ 4/2562

5.1 ความเห็นที่ประชุม กพอ.

5.1.1 การดำเนินการคัดเลือก การเจรจา และการจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุน ได้ผ่านขั้นตอนทางกฎหมายอย่างถูกต้อง โดยเป็นไปตามหลักการของโครงการฯ ที่ ครม. มีมติเห็นชอบและอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ทุกประการ โดยเฉพาะกรอบวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนที่เอกชนเสนอขอจำนวน 149,650 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 117,226.87 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ซึ่งไม่เกินกรอบวงเงินที่ ครม. อนุมัติไว้ จำนวน 152,457.06 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 119,425.75 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ทำให้รัฐประหยัดเงินร่วมลงทุนประมาณ 2,500 ล้านบาท

5.1.2 สำนักงานอัยการสูงสุดได้พิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนอย่างละเอียดรอบคอบ โดยพิจารณาข้อเสนองานของเอกชนหลายประเด็นที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการฯ และได้ตั้งข้อสังเกตที่สำคัญ 3 ประเด็นดังนี้ (1) รฟท. ควรต้องประสานหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนอย่างมีประสิทธิภาพโดยต้องพิจารณาแผนส่งมอบพื้นที่อย่างรอบคอบเพื่อให้เอกชนสามารถเข้ามาดำเนินโครงการฯ ได้โดยไม่ทำให้ รฟท. ผลิตสัญญา (2) ร่างสัญญามีภาษาด้านเทคนิค และการเงินจำนวนมาก ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุดไม่มีความชำนาญในเรื่องดังกล่าว ดังนั้น รฟท. ต้องตรวจพิจารณาเองอย่างรอบคอบ และ (3) สัญญามีรายละเอียดและซับซ้อนมาก จำเป็นต้องมีหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุน อย่างใกล้ชิดตลอดอายุโครงการฯ

5.1.3 เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานเพื่อติดตามกำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ ควรอยู่ภายใต้การกำกับของ สกพอ. โดยมีบุคลากรจากทั้ง รฟท. และ สกพอ. มาประจำเพื่อดำเนินงาน

5.1.4 เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้สอบถามเกี่ยวกับประเด็น เจริญที่แตกต่างจากร่างสัญญาเบื้องต้น ที่ผ่านการพิจารณาเบื้องต้นจากสำนักงานอัยการสูงสุด และฝ่ายเลข ได้ชี้แจงว่าไม่มีประเด็นแตกต่างที่มีนัยสำคัญ ยังเป็นไปตามหลักการโครงการที่ได้รับความเห็นชอบ

5.2 มติที่ประชุม กพอ.

5.2.1 เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้วของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกในฐานะหน่วยงานหลักร่วมกันรับผิดชอบโครงการฯ ตามที่เสนอ และให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ การร่วมลงทุน ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยให้รับข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

5.2.2 เห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินตามที่ คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ได้มีมติอนุมัติ โดยการจัดสรรงบประมาณดังกล่าวจะ อยู่ในลักษณะการก่องหนผู้กักพันงบประมาณมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณสำหรับรายการงบประมาณที่มีวงเงิน ตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ตามนัยมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 และเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่องหนผู้กักพันเกินกว่าหรือนอกเหนือไป จากที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายได้ ตามนัยมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติวิธีการ งบประมาณ พ.ศ. 2561 สำหรับดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน วงเงิน 149,650 ล้านบาท ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสาม สนามบินแก่เอกชนที่ได้รับคัดเลือก ด้วยการแบ่งจ่ายเป็นรายปีไม่เกิน 14,965 ล้านบาท เป็นเวลา 10 ปี หลังจากเริ่มการให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟ ตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน

5.2.3 เห็นชอบการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วม ลงทุนของโครงการฯ พร้อมทั้งกรอบอัตรากำลัง และกรอบวงเงินค่าใช้จ่าย ตามที่นำเสนอ โดยให้หน่วยงานฯ อยู่ภายใต้การกำกับของ สกพอ. โดยให้ สกพอ. จัดทำรายละเอียดหน่วยงานฯ เพิ่มเติม และให้ รฟท. และ สกพอ. ไปหารือสำนักงบประมาณในรายละเอียดโดยด่วน เพื่อขอรับการจัดสรรงบประมาณต่อไป เพื่อให้ โครงการสามารถดำเนินการตามสัญญาของโครงการฯ ที่กำหนดไว้

6. ข้อกฎหมาย

6.1 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

มาตรา 39 (5) และ (9) การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก คณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท และเข้าร่วมกิจการ กับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด

6.2 พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561

มาตรา 11 (5) คณะกรรมการนโยบายมีหน้าที่และอำนาจอนุมัติแผนงาน โครงการ และ งบประมาณในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

มาตรา 11 (8) คณะกรรมการนโยบายมีหน้าที่และอำนาจพิจารณาอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานตามมาตรา 37

ให้การดำเนินการตาม (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) และ (8) เมื่อคณะกรรมการนโยบาย ได้มีมติอนุมัติหรือให้ความเห็นชอบเรื่องใดแล้ว ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ หากไม่มีข้อทักท้วงหรือไม่มี ความเห็นเป็นอย่างอื่น ให้ถือว่าคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหรือเห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบาย

มาตรา 12 เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ ลงทุนและวิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการไว้เป็นการเฉพาะแล้ว การร่วมลงทุนกับเอกชนหรือ ให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการตามกระบวนการและวิธีการดังกล่าว โดยให้ถือว่าการ ร่วมลงทุนกับเอกชนหรือการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนนั้นได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนใน กิจการของรัฐแล้ว

การกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและ วิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการตามวรรคหนึ่งจะใช้กับโครงการประเภทหรือลักษณะใดให้ เป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 37 เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปตามวัตถุประสงค์ตาม มาตรา 6 และนโยบายและแผนตามมาตรา 29 ให้คณะกรรมการนโยบายเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานแก่บุคคลซึ่งดำเนินการอันเป็นประโยชน์โดยตรงต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตามกฎหมายดังต่อไปนี้ด้วย

(1) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พุทธศักราช 2515 เว้นแต่ใน ส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่และอำนาจของกระทรวงการคลัง

6.3 ประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560

ข้อ 16 เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนกับ เอกชนที่ได้รับคัดเลือกแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนดังกล่าวให้สำนักงาน อัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดแจ้งผลการตรวจพิจารณาให้หน่วยงานเจ้าของ โครงการภายใน 30 วันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

ข้อ 17 เมื่อหน่วยงานเจ้าของโครงการได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจ พิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดตามข้อ 16 แล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้วต่อสำนักงาน เพื่อเสนอให้คณะกรรมการนโยบายพิจารณาภายใน 3 วันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

ข้อ 18 เมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน ผลการ เจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับ คัดเลือกต่อไป และให้หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจในการดำเนินการใดที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ให้ความร่วมมือและ อำนาจความสะดวกแก่สำนักงานหรือเอกชนที่ได้รับคัดเลือกในการดำเนินโครงการตามสัญญาร่วมลงทุนด้วย

ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายไม่เห็นด้วยกับผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจาหรือร่างสัญญาร่วมลงทุน ให้ส่งเรื่องคืนหน่วยงานเจ้าของโครงการเพื่อร่วมกับคณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาทบทวน ให้สำนักงานเสนอคณะกรรมการนโยบายพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนภายใน 15 วันนับแต่วันที่ได้รับผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุนตามข้อ 17

ข้อ 20 ให้คณะกรรมการกำกับดูแลมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(1) ติดตามกำกับดูแลโครงการให้มีการดำเนินงานตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน

(2) รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางการแก้ไขในการดำเนินโครงการตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุนต่อสำนักงานอย่างน้อยหกเดือนต่อหนึ่งครั้ง

(3) พิจารณาเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ

(4) พิจารณาให้ความเห็นต่อการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

(5) เรียกหน่วยงานเจ้าของโครงการหรือเอกชนคู่สัญญาเข้าชี้แจง หรือจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานเจ้าของโครงการอาจว่าจ้างที่ปรึกษาไทยและ/หรือที่ปรึกษาต่างประเทศซึ่งมีคุณสมบัติตามที่สำนักงานประกาศกำหนด เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลได้

6.4 พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561

มาตรา 26 ในกรณีที่หน่วยรับงบประมาณจะต้องมีการก่อหนี้ผูกพันงบประมาณมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณสำหรับรายการงบประมาณที่มีวงเงินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ให้หน่วยรับงบประมาณเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติก่อนที่จะมีการยื่นคำขอตั้งงบประมาณรายจ่ายต่อผู้อำนวยการ

6.5 ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม 2515

ข้อ 3 (1) กิจการการรถไฟ ให้ถือว่าเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค

ข้อ 4 ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือสัมปทานจากรัฐมนตรี

6.6 มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 27 มีนาคม 2561 เรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และการกำหนด “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม

ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2552 (เรื่อง การปรับปรุงแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณและมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง) ตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ และอนุมัติให้ทบทุนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 (เรื่องการขออนุมัติเงินกู้เพื่อใช้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองและการขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย) ตามความเห็นของกระทรวงการคลัง

7. ข้อเสนอของส่วนราชการ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ขอเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

7.1 รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ตามที่เสนอในข้อ 4 และให้ รฟท. ร่วมลงทุนกับนิติบุคคลเฉพาะกิจซึ่งเอกชนที่ได้รับคัดเลือกจะจัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบกิจการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน หากไม่มีข้อทักท้วงหรือไม่มีความเห็นเป็นอย่างอื่น ถือว่า คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหรือเห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

7.2 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกตามที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้เห็นชอบไว้ เพื่อให้เป็นการปฏิบัติตามมาตรา 39 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

7.3 เห็นชอบให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินตามที่คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ได้มีมติอนุมัติ โดยการจัดสรรงบประมาณดังกล่าวจะอยู่ในลักษณะการก่องหนผู้กักขังงบประมาณมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณสำหรับรายการงบประมาณที่มีวงเงินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ตามนัยมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 และอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่องหนผู้กักขังเกินกว่าหรือนอกเหนือไปจากที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายได้ ตามนัยมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 สำหรับดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน วงเงิน 149,650 ล้านบาท ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินแก่เอกชนที่ได้รับคัดเลือก ด้วยการแบ่งจ่ายเป็นรายปีไม่เกิน 14,965 ล้านบาท เป็นเวลา 10 ปีหลังจากเริ่มการให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟ ตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายคณิต แสงสุพรรณ)

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

โทร 0 2033 8027 โทรสาร 0 2033 8002

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ Tharit@eeco.or.th